13670

OBSERVATIONS

SUR LA CONSTRUCTION DE LA NOUVELLE Carte de la Méditerranée, dreſſée au Dépôt des Plans de la Marine par ordre de M. le COMTE DE MAUREPAS, *en* 1737.

LA Carte réduite de la Mer Méditerranée qu'on vient de dreſſer au dépôt des Cartes & Plans de la Marine, quoique bien éloignée de l'exactitude & de la préciſion que demanderoit un pareil ouvrage, eſt cependant plus exacte que celles qui ont parû juſqu'aujourd'hui, ſoit Françoiſes, Angloiſes ou Hollandoiſes: on croit qu'il ſuffira pour le prouver de rapporter le plus ſuccintement qu'il ſera poſſible les obſervations & les remarques dont on s'eſt ſervi.

Les Cartes réduites étant les ſeules ſur leſquelles on peut pointer les Routes avec préciſion, on a cru devoir changer l'uſage qui n'avoit donné juſqu'à ce jour, que des Cartes Plates pour la Mer Méditerranée; & on a mis le premier Méridien à l'Obſervatoire de Paris pour profiter plus aiſément des obſervations de Meſſieurs de l'Accademie des Sciences.

On ſe ſert par préférence & avec raiſon de la Carte de Berthelot; cependant elle eſt connuë defectueuſe dans beaucoup d'endroits, & ce ſont ces deffauts qu'on a tâché de corriger, lorſqu'on a eu des obſervations que l'on a crû ſûres ou ſuffiſantes.

Berthelot donne à cette Mer 25. lieuës de longueur de plus qu'elle n'a réellement, ce qui eſt déterminé par les deux obſervations Aſtronomiques, l'une près du détroit de Gibraltar & l'autre aux Coſtes de Sirie; mais outre ces deux points de Cadix & d'Alexandrette il s'en trouve pluſieurs répanduës dans toute ſon étenduë qui en fixent les principales parties, l'on en a encore de la hauteur du Pole ſeulement, faites avec toutes les préciſions Aſtronomiques dans pluſieurs lieux; elles ont ſervi à placer les côtes du Nord & du Sud dans leur vraie latitude.

Quoique de pareilles obſervations & en aſſez grand nombre, comme on le peut voir à l'inſpection de la Carte, paruſſent ſuffiſantes pour ſa correction, on a regardé comme un point eſſentiel de conſtater le Giſſement & les diſtances des principaux Caps, preſque toûjours négligés ou peu connus des Géographes, lorſqu'ils ſont éloignés des grandes Villes ou qu'ils ſe trouvent placés ſur un terrain qui leur paroît inutile. Ces principaux Caps qui ſont les guides les plus certains des Navigateurs, ne peuvent être bien connus que par eux; c'eſt de là qu'ils prennent leurs Points de Partance, & ils vont les reconnoître pour rectifier leurs Routes; la précaution d'en conſtater la poſition étoit même d'autant plus néceſſaire que le détail particulier entraîne inſenſiblement à des erreurs qui deviennent conſidérables & qu'on ne peut éviter, qu'en les aſſujettiſſant à des points fixes.

Pour cet effet on a dépouillé avec ſoin les Journaux, on en a tiré les airs de vents & les diſtances que les plus habiles Navigateurs ont trouvé d'un lieu à un autre, & l'on a eu la ſatisfaction de voir que la plus grande partie portoient au point des Obſervations Aſtronomiques.

Le détail particulier des Côtes, eſt plus exact auſſi que celui de Berthelot. Il a été dreſſé ſur les viſites & Deſcriptions que l'on a de diverſes parties de ces mêmes Côtes; conciliées avec les Routiers ou Portulands, & ſur des Cartes & des Plans levés par des Ingenieurs envoyés pour cet effet, auſſi bien que ſur les remarques des meilleurs Navigateurs & Pilotes.

Analyſe de la Carte.

On a commencé par placer les lieux dont on avoit des Obſervations Aſtronomiques de latitude & de longitude. Ces lieux, ſont, Cadix, Collioure, Narbonne, Agde, Cette, Niſme, Marſeille, Toulon, Porquerolles, Antibes, Genes, Rome, Calvi, Naples, Palerme, Veniſe, Malthe, Tripoly de Barbarie, Candie, la Canée, le Mile, Salonique, Smirne, Conſtantinople, Alexandrette, Alep, Jeruſalem, le Caire, Alexandrie: voilà ce qui a déterminé la poſi-

tion générale de la Méditerranée, & ſervi de baſe à la Carte.

Ainſi l'obſervation Aſtronomique de Cadix jointe à la latitude certaine de Tanger détermine la poſition du Détroit de Gibraltar.

La Côte d'Eſpagne depuis Gibraltar juſqu'à la Catalogne a été dreſſée ſur les différens Routiers; ſur pluſieurs deſcriptions & viſites de Côtes, en particulier ſur celles de M. de Pallas en 1699. & du Sr. Ayrouard en 1733. qui les ont parcouruës & examinées avec ſoin tant pour les airs de vent que pour les diſtances d'un lieu à un autre, & ſur beaucoup de Cartes & de Plans qui ſont au Dépôt, les uns par des Ingenieurs les autres par des Pilotes, le tout aſſujetti aux obſervations de latitude faites à Eſtampone, à Almerie, à la Roquette, à Cartagene, au Cap Martin, à Valence, à Barcelone & à Palamos.

Il auroit été à ſouhaiter qu'on eût eu quelque obſervation pour la longitude des Iſles Majorque, Minorque & Yvice, comme on en a de leurs latitudes, mais on les a placé ſuivant que les meilleurs Routiers & les plus ſûres remarques les mettent, eû égard à la côte d'Eſpagne.

On a trois obſervations de latitude pour l'Iſle d'Yvice, une au Port S. Antoine, une ſur le Fromenton, & l'autre près de Védran.

On en a une faite à la maiſon conſulaire de la Ville de Majorque; & pour l'Iſle Minorque, on a celle faite à Port Mahon.

Le plan particulier de ces Iſles, eſt tiré de ceux levés par le ſieur Pene Ingénieur, conciliés avec ceux de Michelot, & de Maſſi, habiles Pilotes des Galeres.

La juſteſſe de la poſition de ces Iſles, eu égard aux côtes d'Eſpagne & de France, ſe peut encore prouver par les airs de Vent, & les diſtances trouvées d'un lieu à un autre par les Navigateurs, & tirés de leurs Journaux. Comme les routes du Cap Ciciés près de Toulon, au Cap Fromentelly de l'Iſle Majorque, par le Vaiſſeau le ſolide, dans deux différentes campagnes des années 1724. & 1734. du Cap Ciciés, à l'Iſle Cabraire par le Rubi en 1708. du Cap Fromentelly, à Blanes par l'Alcion 1735. de la Dragoniere, à Blanes par l'Aquilon 1735 d'Yvice, à la Dragoniere par le Leopard 1735. du Cap de Pales, à l'Iſle Fromentiere par l'Aquilon 1735. du Cap Martin à la Dragoniere par deux Navigateurs différens, le Leopard en 1734, & l'Aquilon en 1735. ſans parler de pluſieurs routes Angloiſes & Hollandoiſes qui concourrent toutes à prouver la poſition de différens points de ces Iſles.

A l'égard de leur ſituation avec la côte de Barbarie, il y a cinq routes tirées des Journaux de cinq Vaiſſeaux du Roy en 1734. qui s'accordent avec la diſtance & l'air de Vent qui ſe trouvent ſur la carte, depuis l'Iſle de Fromentiere, juſqu'au Cap Caxine près d'Alger, où l'on a une obſervation Aſtronomique de la hauteur du Pole.

Les Côtes de Rouſſillon, Languedoc & Provence ſont déterminées par des obſervations de latitude & de longitude faites de proche en proche, à Collioure, à Narbonne, à Agde, à Cette, à Maguelone, à Montpellier, à Arles, à Marſeille, à Aix, à Toulon, à Porquerolles & à Antibes: ce qui eſt ſuffiſant pour aſſujettir les cartes & les deſcriptions que l'on a de ces Côtes.

La Côte de Genes, & les Iſles de Corſe & de Sardaigne, ne ſont pas celles où il y a le moins d'obſervations, outre celle de latitude & de longitude de la Ville de Genes, on a des hauteurs au Cap Melle, à Savonne & à Portfin: le détail eſt tiré d'une grande Carte de cette Côte faite par le ſieur Petré, Ingenieur ordinaire du Roy, de celle des Pilotes Michelot, Royer & autres conciliées avec divers Routiers & remarques particulieres.

L'obſervation de latitude & de longitude faite à Calvy en Corſe, emporte la juſte poſition de cette Iſle & de celle de Sardaigne: leur longueur du Nord au Sud eſt déterminée par des obſervations de latitude faites dans pluſieurs endroits de ces Iſles, comme au Cap de Corſe dans l'Iſle de ce nom, à la Yaſſe, à Portevechio, à Boniface, & celle de l'Iſle S. Pierre en Sardaigne. Elles ſont toutes de M Chazelles, de l'Academie des Sciences; leur contour eſt tiré des Plans des Ingénieurs, envoyés par le Roy en 1680. & années ſuivantes, lors du projet formé pour la conſtruction d'une carte de la Méditerranée, & qui n'a pas été ſuivi.

Un grand nombre des Routes de nos Navigateurs, ſe ſont trouvées conformes à ces obſervations, comme la route de l'Iſle de Portecros au Cap Roux, en l'Iſle de Corſe, faite par le Tigre en 1734. de Portecros au Cap de Caſſe en Sardaigne, par la Legere en 1735. du Cap Roux Côte de Provence, aux Anaires, par l'Heureux 1732. de Portecros aux Anaires par la Sibile 1734. de l'Iſle de Levant Côte de Provence, à l'Iſle Saint Pierre, par l'Heureux retour 1696. du Cap Ciciés à l'Iſle Saint Pierre, par l'Alcion en 1728. du Cap Ciciés, au Cap Carbonaire, par l'Aquilon en 1735.

La Côte d'Italie, depuis Genes juſqu'à la Sicile, eſt auſſi déterminée par des obſervations de latitude & de longitude, faites à Genes, à Rome, à Naples & à Veniſe, & l'on a les latitudes Aſtronomiques de Montargentat, Civitaveche, Gaëte, Iſle de Ponce & Cantafaro.

Le détail & le contour de la Côte, eſt tiré de pluſieurs cartes qui ont été faites par les mêmes Ingénieurs dont on a parlé, chargés de les lever en 1680. & 1690.

On a pour la Sicile, une obſervation de latitude & de longitude, à Palerme, & des latitudes au Maretimo, à Trapano, à Mondelle & à Meſſine. La Côte du Nord, & les Iſles voiſines ſont ſuivant les ob-

ſervations ; remarques & Plans de M. de Chazelles, dans la campagne qu'il fit ſur les Galleres en 1699. & ſur celles que fit le Pilote Michelot dans la même campagne. Le contour des Côtes du Sud & de l'Eſt, eſt tiré de la carte de Berthelot comparée & aſſujetie à quelques Routiers & remarques particulieres.

On a conſulté également les routes des bons Navigateurs pour cette partie, & elles ont donné occaſion de faire la remarque ſuivante.

M. de Chazelles dans ſon Journal de 1699. dit, que partant d'Uſtica, qui eſt une petite Iſle au Nord de la Sicile, & voulant aller à l'Iſle d'Iſchia près de Naples, ſe ſervant de la carte de Berthelot qui marque la route de ces deux Iſles, Nord & Sud ; ayant navigué par le Nord auſſi juſte qu'il eſt poſſible de le faire, les Galleres atterirent ſur l'Iſle de Ponce qui eſt à 11. lieuës au Nord Oueſt Quart-d'Oueſt de celle d'Iſchia, ce qui lui fit connoître, ajoûte-t-il, la fauſſeté de la carte en cet endroit. Il y en a pluſieurs autres qu'il ſeroit trop long de rapporter, on a ſeulement pris cet exemple pour faire voir que les bonnes routes de Navigation, ſervent infiniment à dreſſer les cartes, & placer les Caps & les Iſles dans leurs véritables airs de Vents, & giſſements les uns avec les autres.

La poſition de l'Iſle de Malthe eſt déterminée par une obſervation de latitude & de longitude; ſon giſſement & ſa figure, de même que celle de Goſe, eſt tirée d'une carte de cette Iſle en grand point, & très exacte ; copié ſur celle des Ingénieurs chargés par la Religion des Fortifications pour la deffenſe des embarquements dans l'Iſle, & donnée au dépôt en 1736. par M. le Chevalier d'Albert.

Le Golphe de Veniſe n'eſt pas à beaucoup près auſſi rempli d'Obſervations qu'il eût été néceſſaire ; on n'en a de longitude que celle faite à Veniſe, une de latitude à Lorette, près d'Ancone, & deux autres de latitudes à l'Iſle d'Augouſte, & à celle de Méléde, qui ont ſervi pour aſſujettir le reſte du Golphe. Toute la carte d'Italie juſqu'à Veniſe, eſt priſe ſur les cartes & les Plans dont on a parlé cidevant, dreſſés par des Ingénieurs du Roy en 1668. juſqu'en 1690. la Côté Iſtrie & les Iſles voiſines, ſur une carte particuliere Italienne en très-grand point, communiquée au dépôt en 1733. par M. le Comte de Maurepas ; celle de Dalmacie & d'Albanie a été priſe ſur celle de Berthelot, comme s'accordant la mieux avec les diverſes remarques qu'on a ſur le Golphe.

Pour les côtes de Grece & de la Morée, depuis Corfou juſqu'au Cap S. Ange, on a lieu de croire qu'elles ſont exactes, quoiqu'extrêmement différentes de tout ce que l'on en a vû juſqu'aujourd'hui. M. le Chevalier d'Albert ayant longtems croiſé ſur ces Côtes, & mouillé dans ces différens Ports commandant le Vaiſſeau l'Aquilon en 1735. en a fait dreſſer une carte dont beaucoup de parties ont été lévées

géométriquement ; on n'a donc fait que la copier en l'aſſujettiſant au reſte de la carte réduite, ce qui a été d'autant plus facile, qu'elle s'accordoit avec les obſervations de latitude & de longitude que l'on a à la Canee, & à la hauteur du Pôle de l'Iſle de Sérigo & de celle du Zante priſes par M. de Chazelles.

On a trouvé pluſieurs routes de Navigateurs qui s'accordent auſſi bien avec ces parties de la Carte qu'avec les précédentes, ce qui ſemble lier le tout enſemble, & en aſſurer en quelque façon la juſteſſe ; comme la Route de Malthe à l'Iſle Sapiance par le Tigre en 1728. de Navarrins à Malthe, par le Tigre 1734. de l'Iſle Sapiance, au Cap Paſſaro, par l'Aquilon 1735. de l'Iſle Sapiance, au Cap Matapan par l'Aquilon 1735. du Cap Matapan au Cap Paſſaro, la Parfaite en 1716. de Modon à Malthe, par le Tigre en 1728. de l'Iſle de Malthe au Zante, par deux Navigateurs différens, l'Heureux en 1732. & l'Aquilon en 1735. des Goſes de Candie à Malthe par le S. Louis en 1699. & beaucoup d'autres qu'il ſeroit trop long de rapporter, indépendamment des Routes Angloiſes & Hollandoiſes.

L'Archipel mériteroit un tout autre détail que celui qu'il a été poſſible de lui donner par la petiteſſe du point de la carte en attendant qu'on faſſe graver une quatriéme planche de l'Archipel en plus grand point, on ſe contentera de rendre compte ici de la poſition générale des principales Iſles.

L'Iſle de Candie eſt déterminée par deux obſervations Aſtronomiques de latitude & de longitude, faites à la Canée, & à la Ville de Candie & le contour de l'Iſle eſt tiré d'une grande carte levée par le S. Rouſſin, Ingénieur & Hidrographe en 1693. comparée avec les détails particuliers du S. Guerrier, Hidrographe.

L'Iſle du Mile eſt placée ſuivant l'obſervation de latitude & de longitude qui a été faite. Salonique, Smirne & Conſtantinople, ſont également déterminées par leurs obſervations de latitude & de longitude ; on a la latitude des Dardanelles, par M. de Chazelles. Outre ces obſervations, on a pluſieurs cartes & Plans de diverſes parties de l'Archipel, levés en différens temps par des Ingénieurs, comme ceux des S. Razaud, Cornillon & Villamage, on a encore au deffaut de preuves plus certaines, les cartes & les Mémoires envoyés en 1735. par les Pilotes, Gautier & Vidal, qui ont donné occaſion de faire des corrections aſſez conſidérables ſur la carte de Berthelot, en les aſſujettiſant aux autres obſervations, & les comparant les unes avec les autres : on s'eſt également ſervi de celles du Pilote Olivier, faites ſur l'Eſpérance en 1731. pour la poſition d'une partie des Iſles de l'Archipel, depuis Samos juſqu'à Rhodes avec une partie de la Côte de Natolie.

La ſituation de l'Iſle de Chipre, eſt tirée des remarques & obſervations envoyées à M. le Comte de Maurepas, par le S. Granger,

Mémoire aſſez bien détaillé, & que l'on a aſſujetti aux obſervations de latitude de Laërnique, & du Cap de Gate.

Le détail & le contour de la Côte de Caramanie eſt ſuivant Berthelot, n'ayant rien de meilleur n'y d'aſſez ſûr pour le corriger; on a ſeulement la latitude du Cap Celidronia & ſa ſituation ſur les remarques qu'en a fait le Pilote Olivier dans ſa campagne de 1737.

Pour la Côte de Sirie on a l'obſervation Aſtronomique faite à Alexandrette fortifiée par celle d'Alep, & des Plans exacts de ce Golphe qui ont donné le moyen de corriger celui de Berthelot; on a fait la même choſe pour le reſte de la Côte, & ſi elle n'eſt point détaillée & auſſi exacte qu'on l'auroit ſouhaité, on préſume qu'il n'y aura pas d'erreurs conſidérables pour la poſition & la diſtance des principaux lieux.

La côte d'Egypte depuis les Bequiés juſqu'au Golphe de Lariſſe n'eſt pas fort connuë & quoiqu'on ſçache qu'elle eſt extrêmement défectueuſe, on n'a pas trouvé de memoires & des remarques ſuffiſantes pour entreprendre de la corriger avec quelque apparence de ſûreté: on a ſeulement changé la ſituation d'un banc conſidérable que Berthelot marque à l'Eſt de Damiette qui rendoit ſelon lui cette Côte très dangereuſe, au lieu qu'elle fait en cet endroit un Golphe où il y a un bon moüillage ſuivant le Memoire du S. Granger ateſté par la dépoſition des Capitaines qui y ont moüillé.

Alexandrie eſt placée ſuivant l'obſervation de la latitude & de longitude; & la Côte juſqu'à Roſette eſt tiré du Plan qui en a été levé par Meſſieurs de Chazelles & Razaud; on a la hauteur du pole de Roſette & de Damiete, le reſte de la Côte depuis Alexandrie juſqu'au Port Trabuch eſt tiré de Berthelot. Mais depuis le port Trabuch ſuivant la Côte, juſqu'au Golphe de la Sydre on trouve des changemens conſidérables: on les a fait ſur les remarques que le Sieur Granger a envoyé tant ſur la poſition de Dernes, de Bengaſi & du Cap Meſurat dont il a été obſerver la latitude; que ſur les éclairciſſemens qu'il a tiré de pluſieurs Capitaines de Vaiſſeaux Marchands qui parcourent ſouvent ces Côtes, qui ne ſont point frequentées par les Vaiſſeaux du Roi. Le détail de tous ces points ſeroit inutile & meneroit trop loin, de même que ce que l'on auroit à dire ſur le Golphe de la Sydre, qui n'eſt pas auſſi dangereux que la plûpart des Navigateurs l'ont crû juſqu'à préſent, & dans le milieu duquel on ne trouve pas ce haut fond ſi conſiderable que marque la Carte de Berthelot & que nous avons ſuprimé ſans fixer l'étendue & la grandeur du fond du Golphe qui nous eſt inconnu.

Tripoly de Barbarie eſt placé ſuivant l'obſervation de latitude & de longitude qui y a été faite, le reſte de la Côte juſqu'au Cap Bon auroit beſoin de quelques éclairciſſemens.

Le Cap Bon qu'on oſe dire le plus important à connoître ſur la

Côte de Barbarie ſe trouve dans ſa vraye poſition eû égard au reſte de la Carte & en conſéquence des détails précedens.

Cependant pour le conſtater en quelque façon avec certitude, on a eu recours aux Routes des Navigateurs priſes des lieux les plus proches dont on a des obſervations Aſtronomiques; on a choiſi celles de Toulon & de Malthe, dont l'une venant du Nord & l'autre de l'Eſt pouvoient en ſe croiſant, nous indiquer le point le plus juſte. Ces Routes ſe ſont rencontrées préciſément à l'entrée du Golphe de Tunis près de ce Cap & à un point ou nous avions deux obſervations de latitude priſes, il eſt vray, ſur les Vaiſſeaux, mais confirmées par la vûë des Terres, ce qui s'accorde au Plan Géométrique de la Baye de Tunis levé pendant le cours de la Campagne de M. le Chevalier d'Albert en 1735.

Le contour de ce Golphe eſt tiré de ce même Plan.

Le contour du reſte de la Côte de Barbarie eſt bien différent de celui de Berthelot; il eſt tiré des Plans & remarques du S. Darcy Ingenieur envoyé ſur cette Côte en 1685. les Plans conciliés avec quelques remarques des Navigateurs.

Malgré ces changemens on a beſoin d'un plus grand éclairciſſement ſur toute la Côte de Barbarie peu connuë, mais très-importante pour la Navigation.

Il eſt inutile de pouſſer plus loin l'Analiſe de la nouvelle Carte, ce qu'on vient de dire eſt ſuffiſant pour rendre raiſon de ſes principaux changements dont on doit ſentir la néceſſité & l'utilité: elle n'eſt d'ailleurs dreſſée que pour ſervir de Carte uniforme ſur laquelle les Navigateurs puiſſent faire leurs obſervations, nous les communiquer & nous mettre en état de donner un détail en grand point & exact de toutes les Côtes, Rades, Iſles Ports & Moüillages de la Mer Méditerranée en y joignant les ſondes & reconnoiſſances des Terres, dont nous avons déjà une Collection nombreuſe.

On trouve cette Carte à Paris chez M. Bellin, Ingénieur ordinarie de la Marine, ruë Dauphine près la ruë Chriſtine. Et dans les principaux Ports du Royaume.

C 3976
55
Biblioteca Nazionale NAPOLI